

Handläggare
Carl-Johan Engström

Datum
2005-03-21

Diarienummer
KS 2004-0211

Kommunstyrelsen

Avsiktsförklaring Ärna som civilmilitär flygplats

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen förslås besluta

att till Försvarsmakten översända skrivelse enligt **bilaga 1**

Ärendet

Bakgrund

Under 2004 har det Uppsalabaserade företaget *Uppsala air AB* inkommit med information angående en eventuell civil flygverksamhet vid försvarets flygstation Ärna norr om Uppsala. Bolaget planerar att driva en verksamhet som flygplatsoperatör och erbjuda möjligheter för s.k. lågprisflyg samt charter och fraktflyg (se **bilaga 2**).

Länsstyrelsen har i utredningen *Flyg vid Uppsala-Ärna*, meddelandeserie 2004:16, analyserat förutsättningar för civilflyg vid Ärna. Sammanfattning och slutsatser framgår av **bilaga 3**. Länsstyrelsens slutsatser i utredningen är att ”en zon runt flygfältet måste hävdas dels för att skydda det militära riksintresset, dels för att tillse de andra regionala och nationella intressen som redovisats i utredningen”. Med andra regionala och nationella intressen avses i detta sammanhang den civila flygverksamheten i Stockholm-Mälardalsregionen respektive insatsberedskapen samt fredsbevarande och transportrelaterade uppgifter.

En civil flygverksamhet på en militär flygplats ska prövas *dels* enligt luftfartslagen (SFS 1957:297) *dels* enligt miljöbalken (SFS 199X:xxx). Prövningsmyndighet i det första fallet är Luftfartsstyrelsen och i det andra fallet länsstyrelsen eller miljödomstolen beroende på omfattningen av den tilltänkta verksamheten.

Sökande i båda ovanstående beslutsprocesser är Försvarsmakten som således blir huvudman även för den civila flygverksamheten. Försvarsmakten har inlett en förhandlingsprocess med

Uppsala air AB i syfte att teckna ett flygplatsavtal. Avtalet avser i detalj reglera bolagets framtida verksamhet och krav på öppethållande, områden som ska upplåtas med dispositionsrätt som bansystem och stråkytor, organisatoriska frågor som flygplatsräddning, flygtrafiktjänst, drift och underhåll, ansvar för yttre miljö, ersättningsfrågor mm, mm. Avtalet förutsätter inte att Uppsala kommun eller Luftfartsverket är part – även om detta gäller vid andra civilmilitära flygplatser.

Uppsala air AB har vidare till Försvarsmakten inkommit med önskemål om förvärv av mark för utbyggnad av civil terminalbyggnad samt komplementbyggnader för service, underhåll och flyggodshantering samt parkeringar. Denna fråga handläggs av Fortifikationsverket som företrädar staten som markägare.

Mot bakgrund av ovanstående har överläggningar skett mellan Försvarsmakten, Fortifikationsverket, Luftfartsstyrelsen och kommunledningskontoret vid olika tillfällen. Därvid har följande framkommit.

Försvarsmakten är beredd att fullfölja förhandlingar med Uppsala air AB, men ser det som viktigt att få kommunens principiella inställning tydliggjord. Fortifikationsverket avser avstycka mark för de civila flyganläggningarna först efter att marken är detaljplanelagd. Verket är därför beroende av att Uppsala kommun är villig att pröva markens lämplighet genom en detaljplan.

Den civila flygverksamheten kommer således att prövas enligt luftfartslagen, miljöbalken samt plan- och bygglagen. Koncessionsprövningen enligt miljöbalken avgör den civila flygverksamhetens omfattning och bullerutbredning genom villkor för inflygning, tider för flygverksamhet mm samt övriga villkor från miljösynpunkt. I prövningen enligt luftfartslagen ska hänsyn tas till markförhållanden, störningar som kan uppkomma för omgivningen och till totalförsvaret. Vidare ska hänsyn tas till sökandens tekniska och ekonomiska förutsättningar att driva flygplatsen. Prövningen enligt plan- och bygglagen avser byggnader och trafikillgänglighet. Gemensamt för de tre prövningarna är den miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap miljöbalken som kommer att krävas och som i detta fall blir mycket omfattande.

Innan den resurskrävande prövningen inleds är det viktigt gentemot Uppsala air AB och Försvarsmakten att Uppsala kommun klargör sin allmänna syn på en eventuell civil flygverksamhet samt – mot bakgrund av planmonopolet –uttalar sin inställning till detaljplaneläggning av den civila delen av flygplatsområdet.

Föredragning

Uppsala kommun har i antagna beslut gjort följande ställningstaganden.

Kommunfullmäktige beslöt att anta en *Översiktsplan för staden 2002*. Översiktsplanen ger förutsättningar för tillkomsten av ytterligare 16 000 lägenheter i attraktiva lägen. Enligt planen har Nordvästra staden lagts ut som ett utredningsområde med inriktningen att bygga bostäder och andra urbana funktioner i området. Området ger förutsättningar

för en framtida utbyggnad av c:a 5 000 nya lägenheter. Översiktsplanen garanterar samtidigt en fortsatt utveckling av militära verksamheter. För den militära verksamheten gäller att den är av riksintresse. Enligt länsstyrelsens granskningsyttrande och utredning 2004:16 gäller även fortsättningsvis försvarets riksintresse (se **bilaga 4**). Den civila flygverksamhet som enligt Uppsala air AB kan förutses inom överskådlig framtid (bilaga 2) medför enligt länsstyrelsens utredning ingen utökad bullerzon jämfört med den militära.

Länsstyrelsens bullerutredning bygger på medelstora flygplan som kan använda den nuvarande flygplatsens banor, 03/21 respektive 08/26, utan förlängning. En sådan förlängning bör inte tillåtas eftersom det medför helt nya förhållanden vars konsekvenser är svåröverblickbara. För att minska den upplevda störning från civil flygverksamhet – som till skillnad från försvarets flygrörelser sker mer utspritt över veckan och över dygnet – bör flygplatsens öppettider dessutom begränsas till dagtid, dvs. mellan c:a 07.00 och 19.00.

Inom ramen för försvarets riksintresse ryms således både en civil flygverksamhet och en långsiktig utveckling av staden.

I den *överblickning* som kommunledningskontoret tillsammans med länsstyrelsen genomförde med Försvarsdepartementet och som ingick i samråd inför försvarsbeslutet 2004 klargjordes följande: Den militära flygverksamheten kan bedrivas mer resurseffektivt om flygfältet också används för civil flygverksamhet. Det finns en synergieffekt mellan en utveckling av den militära verksamheten och kommunens utveckling – om den görs i samklang och i kontinuerlig samverkan. Enligt bedömningar som gjorts efter regeringsbeslutet bidrog möjligheterna till en civilmilitär flygplats till beslutet att satsa på Ärna som en central anläggning i den framtida bantade militära organisationen. Idag arbetar lika många inom Ärna som före nedläggningen av F16. Genom överläggningen med Försvarsdepartementet finns således ett åtagande att medverka till prövningen av en civil flygverksamhet på Ärna.

Uppsala kommun har i ett flertal sammanhang –senast i remissvaret på SOU 2003:33, *Tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm-Mälardalsregionen*, framhållit Arlandas betydelse för landets och regionens utveckling. En satsning på civil flygverksamhet får därför inte inverka negativt på Arlandas ställning som nod för inrikesflyget och dess koppling till internationella flyglinjer. I samma yttrande tillstyrkte kommunen att Ärna/F16 utreds för en eventuell etablering av allmänflygverksamhet för den händelse att Bromma flygplats avvecklas. En förutsättning enligt remissvaret var att flygbullerzonen inte påverkar utbyggnadsmöjligheterna av den nordvästra delen av staden. Samtidigt klargjordes att kommunen inte är beredd att med egna medel medverka till att en civil flygplats etableras eller ge driftsstöd till en sådan. Denna inställning har klargjort vid överläggningar med Försvarsmakten och Uppsala air AB.

Analyser av flygmarknadens utveckling - bl.a. i underlaget för aktualitetsprövningen av Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF) – visar att flygbranschen är inne i

en stor omstrukturering genom lågprisflyget. Vid överläggningar med Luftfartsverket och Arlandas flygplatsledning har dock framkommit att Ärna i första hand kan ses som ett komplement till Arlanda – inte en konkurrent. Det sammanhänger med att lågprisflyget främst opererar på andra flygplatser än de stora noderna. Resenärens val handlar om att antingen kunna byta bekvämt mellan inrikes- och utrikesflyg på de stora flygplatserna eller att till låg kostnad nyttja lågprisalternativen med mer perifera flygplatser och större tidsåtgång för transfer mm. För tjänste- och affärsresenären i internationellt verkande näringsliv och organisationer är Arlanda fortfarande huvudalternativet. En eventuell verksamhet vid Ärna kan därför förväntas ta flygresenärer från Skavsta och Västerås, men inte från Arlanda. För Arlandas del innebär flyg till Ärna att förutsättningar finns att erbjuda reguljärflyget bättre s.k. slot-tider och att Arlandas utsläppstak kan inriktas mot det för regionen viktiga affärsflyget. En etablering av lågprisflyg på Ärna bedöms således inte leda till att Arlandas ställning försvagas.

Norr om Ärna finns f.n. *Sundbro flygplats* som bedriver allmänflygverksamhet och segelflygverksamhet. Med en utökad flygverksamhet vid Ärna är det inte lämpligt med fortsatt flygverksamhet på Sundbro. Mot denna bakgrund av är det angeläget att den samlade flygverksamheten vid Ärna och Sundbro samordnas. Det ligger också i linje med kommunens ställningstagande till SOU 2003:33. En sådan överföring ligger vidare i linje med Fastighetsnämndens ställningstagande att inte förlänga upplåtelsen av Sundbro mer än till 2006. Segelflyget kan emellertid inte rymmas på Ärna och kan inte heller bedrivas i Ärnas närhet. Segelflygverksamheten får därför utredas i särskild ordning. Uppsala kommun bör således verka för att allmänflyget vid Sundbro överförs till Ärna.

Ärnaområdet ligger nära Uppsalaåsen med viktiga grundvattentillgångar och Fyrisån. En civil flygverksamhet med bränslehantering och avfrostning får inte inverka negativt på grund- respektive ytvatten. Uppsala kommun vill redan nu framhålla att den miljökonsekvensbeskrivning som ingår i prövningen ingående måste belysa dessa förhållanden.

De tilltänkta civila flygplatsanläggningarna är belägna norr om den nuvarande militära. Trafikmässigt är de tillgängliga från nuvarande E4 via infarten mot .. Området bör planläggas med villkor gentemot Försvarmakten som innebär att flygverksamhetens inriktning och omfattning motsvarar vad som ovan anförts.

Ekonomiska konsekvenser

Eftersom kommunen inte avser att investera i flygplatsen eller garantera den civila flygverksamheten ekonomiskt innebär en eventuell verksamhet inga kommunal-ekonomiska konsekvenser. Möjligheter finns för ökad sysselsättning som positivt kan bidra till Uppsalas ekonomiska utveckling genom en ökad tillgänglighet till staden och en ökad differentiering av arbetsmarknaden.

Näringspolitiska konsekvenser

Uppsala air AB har en strategi att sluta avtal med flygbolag som ännu inte är aktiva på svenska marknaden och som flyger lågprisflyg från destinationer som är delvis nya för Sverige. Erfarenheter från andra flygplatser visar att kontakt med nya destinationer öppnar en ny marknad för det befintliga näringslivet. Mest uppenbar är en gynnsam effekt för besöksnäringen som i såväl Uppsala som länet i övrigt har en stor outnyttjad potential – en potential som ökar med ett nytt resecentrum och en konsert- och kongressanläggning. Ett lättillgängligt lågprisflyg ökar dessutom möjligheterna till utlandskontakter och affärer för mindre företagen, vars tillväxt får allt större betydelse för Uppsalas utveckling.

Mot bakgrund av ovanstående bör kommunen i sin avsiktsförklaring framföra ovan redovisade villkor för att ställa sig positiv till en fortsatt utredning och prövning av en civil flygverksamhet vid Ärna.

Kenneth Holmstedt
stadsdirektör